

## Les réseaux de villes en France : quels acteurs? Quelles finalités? Quel avenir?

Pierre Bruneau

Volume 42, numéro 116, 1998

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022736ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022736ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bruneau, P. (1998). Les réseaux de villes en France : quels acteurs? Quelles finalités? Quel avenir? *Cahiers de géographie du Québec*, 42(116), 177–193.  
<https://doi.org/10.7202/022736ar>

### Résumé de l'article

En cette fin de siècle, la France n'échappe pas aux diktats de la mondialisation des marchés pas plus qu'à celui de l'intégration européenne. Le nouveau contexte exacerbe la compétition à toutes les échelles géographiques mais interpelle particulièrement les villes moyennes et petites situées à l'écart des grands courants d'échange. La mise en réseau est l'une des stratégies spatiales retenues par ces dernières. C'est la voie choisie par la région Poitou-Charentes qui s'est dotée récemment d'un réseau de villes moyennes puis d'un réseau de petites villes. L'objectif visé ici est de décrire ces expériences de développement régional, d'en montrer la justification au plan théorique et d'en faire une évaluation critique dans le contexte français et européen. Nous posons, notamment, qu'au-delà de la perspective aménagiste, l'avenir des réseaux de villes passe par la survie économique.

---

# Les réseaux de villes en France: quels acteurs? quelles finalités? quel avenir?

## Réflexions à partir de l'exemple de la région Poitou-Charentes

**Pierre Bruneau**

Module de géographie

Université du Québec à Rimouski

### Résumé

En cette fin de siècle, la France n'échappe pas aux diktats de la mondialisation des marchés pas plus qu'à celui de l'intégration européenne. Le nouveau contexte exacerbe la compétition à toutes les échelles géographiques mais interpelle particulièrement les villes moyennes et petites situées à l'écart des grands courants d'échange. La mise en réseau est l'une des stratégies spatiales retenues par ces dernières. C'est la voie choisie par la région Poitou-Charentes qui s'est dotée récemment d'un réseau de villes moyennes puis d'un réseau de petites villes. L'objectif visé ici est de décrire ces expériences de développement régional, d'en montrer la justification au plan théorique et d'en faire une évaluation critique dans le contexte français et européen. Nous posons, notamment, qu'au-delà de la perspective aménagiste, l'avenir des réseaux de villes passe par la survie économique.

**Mots-clés:** ville moyenne et petite, réseaux de villes, stratégie spatiale, développement économique, système de production, Poitou-Charentes, France, Europe.

### Abstract

**Actors, Goals and Future of Urban Networking in France**

**Reflexions from the Case Study of the Poitou-Charentes Region**

Nowadays, France must deal at the same time with market's globalization and European integration. The new context increases competition at every territorial scale, but concerns especially small and medium sized cities located away from mainstream exchanges. The creation of urban networks is one of the spatial strategies chosen by French cities, particularly in the Poitou-Charentes region where two of these networks have recently emerged: one of medium sized cities followed by one of small sized cities. The goal we pursue here is to describe these experiences in regional development, to discuss their theoretical basis and to assess their relevance in the French and European contexts. Among other things, we believe that urban networking will survive through jobs creation, not only spatial planning.

**Key Words:** small and medium sized cities, urban networks, spatial strategy, economic development, production system, Poitou-Charentes, France, Europe.

## INTRODUCTION

La France, à l'évidence, n'échappe pas aux mutations de cette fin de siècle. Mutations socioéconomiques d'abord sous l'impulsion de la mondialisation des marchés à l'échelle internationale, mais aussi mutations politiques provoquées par la construction et l'intégration de l'Europe.

Ce doublet ouverture/intégration ne va pas sans redéfinir les paramètres de la compétition territoriale à toutes les échelles en France comme ailleurs au sein de l'Union Européenne (UE). Si les grandes villes et les aires métropolitaines sont bien armées pour affronter les nouvelles concurrences, les espaces intermédiaires qu'animent les villes moyennes et petites prennent la mesure d'un avenir parsemé d'embûches.

Parmi les stratégies spatiales imaginées récemment par les villes françaises périphériques pour conforter leur potentiel de développement, il faut retenir celle des réseaux de villes qui créent de nouveaux espaces de coopération et qui autorisent une meilleure intégration des potentiels, des acteurs et des projets.

Depuis le début des années 1990, c'est la voie choisie par la région Poitou-Charentes qui a vu surgir successivement un réseau de villes moyennes associant Poitiers, Angoulême, La Rochelle et Niort, puis un réseau de petites villes regroupant Cognac, Saintes et Rochefort. Plus récemment naissait le bipôle La Rochelle/Rochefort établissant *de facto* un lien entre le réseau des villes moyennes et celui des petites villes. L'objectif visé ici est de présenter ces deux premières expériences de développement régional, d'en montrer la justification au plan théorique et d'en faire une évaluation critique dans le contexte français et européen.

Le contenu de cet article puise dans le discours des sciences régionales sur les nouveaux systèmes de production, s'enrichit du dépouillement de la littérature scientifique concernant les réseaux de villes, et tire profit des discussions que nous avons eues avec plusieurs acteurs des sphères politique, technocratique et universitaire lors d'un séjour prolongé en France. S'agissant des travaux de la DATAR traitant de la question de la mise en réseaux, il faut distinguer entre ceux qui constituent des énoncés de politiques gouvernementales, donc officiels, de ceux qui prennent la forme de commandites et qui proposent des réflexions éclairantes, tirées d'autres expériences françaises mais aussi étrangères, notamment italiennes et allemandes.

## PROBLÉMATIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE VILLES

La pratique récente de mise en réseau des villes, particulièrement en France, se veut non seulement un ajustement aux nouvelles réalités économiques, mais trouve aussi sa justification, au moins en partie, dans le discours scientifique portant sur les nouvelles formes spatiales du système productif émergent.

## LA NOUVELLE ÉCONOMIE

Des années 1950 à nos jours, deux grands paradigmes de développement économique se sont succédé, le point d'inflexion se situant au milieu de la décennie 1970. Jusqu'alors le mode de production dominant est le taylorisme fondé sur la «segmentation des processus, des tâches, des fonctions, des qualifications» (Veltz, 1992: 301). La division du travail s'articule sur le rapport entre conception et exécution, successivement aux échelles régionale, nationale et internationale. Au plan spatial, les centres se peuplent d'ingénieurs et commandent les périphéries où se localisent les ouvriers. L'État et les firmes multinationales sont les agents régulateurs de cet univers dit aussi «fordiste». Rapidement l'ensemble se crispe. Et les causes de la crise sont pointées du doigt: la révolution technologique, la mondialisation de la production, de la distribution et de la consommation, la montée des économies des pays en voie de développement, l'affaiblissement de l'État-nation.

Les théoriciens du développement, particulièrement ceux de la géographie radicale anglo-saxonne, s'insèrent dans la brèche et dénoncent le structuralisme d'une orthodoxie qui privilégie les grandes échelles, donc le *global*, en occultant les spécificités locales et les modes de régulation qui s'y pratiquent. C'est le «retour du singulier, de la personnalité régionale à la Vidal de la Blache» (Massey, 1985, cité par Benko et Lipietz, 1992: 24). Dans le même temps, des chercheurs italiens montrent le dynamisme des villes et régions de la troisième Italie où évoluent une centaine d'aires-systèmes à base de PME (Garofoli, 1992: 73) et établissent un parallèle avec le district de type marshallien caractérisé par son «atmosphère» faite d'échanges, d'émulation et de coopération au niveau local (Becattini, 1992). D'autres, au-delà du district, voient surgir un nouveau modèle de production qu'ils appellent la spécialisation flexible par opposition à la production de masse fordiste (Piore et Sabel, 1984).

Ce passage de la grande firme taylorisée à la petite unité flexible est le fait d'un monde instable, imprévisible où règne l'incertitude et la volatilité des conditions de l'échange (Colletis et Pecqueur, 1993: 491). Dans ce contexte, ce sont moins les économies d'échelle fondées sur les effets de taille qui sont recherchées que les «effets de coordination et d'intégration au sein des réseaux d'unités dispersées» (Veltz, 1996: 76). D'où l'importance, pour ce monde de PME, d'être bien relié aux réseaux de production et d'échange, car le positionnement se fait par rapport à des projets, ce qui suppose l'accès à des informations spécialisées permettant de préciser la perspective, de définir les stratégies et de mobiliser les énergies. Cette maîtrise de l'immatériel (Ganne, 1993) passe aussi par des réseaux de type non marchand que Veltz (1996) appelle des systèmes d'interactions sociales moins normées (coopération non programmée) dont il estime le rôle central dans l'économie moderne.

## LA NOUVELLE SPATIALITÉ

Cette crise du taylorisme marquée par la révolution dans les rapports entre firmes et dans les relations professionnelles (Benko et Lipietz, 1992: 14), en faisant surgir de nouvelles formes productives, donne lieu à de nouvelles formes spatiales.

C'est ce qu'avancent, avec d'autres, Conti et Spriano en proposant «une analyse globale des rapports entre les transformations économiques et technologiques et, d'autre part, les mutations des structures des villes et des hiérarchies urbaines» (in Bonneville, 1994: 146). Cette idée, en trouvant crédit auprès de la communauté scientifique, influencera les politiques de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), notamment l'une des plus récentes concernant la mise en réseau des villes.

La nouvelle économie (production flexible) structurerait donc trois types d'espaces: l'espace métropolitain (fait de réseaux de districts), le district industriel à l'italienne (à forte base communautaire) et le territoire d'industrialisation diffuse que Veltz appelle le paradigme relationnel (1996: 212). On aura noté que les deux derniers modèles de développement spatial de la production concernent les espaces non métropolitains, ce qui laisse croire qu'à certaines conditions, ces territoires peuvent connaître la croissance. Les chercheurs du GREMI (Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs) reprennent cette thèse en faisant reposer le dynamisme territorial sur la trilogie «acteurs, culture technique, appareil productif» (Maillat et Perrin, 1992). En appuyant la réussite territoriale sur le trinôme «compétences, projets, réseaux», Veltz (1994: 83-85) attire l'attention sur le fait que ces acteurs qualifiés ont une vision et des projets qu'ils élaborent à même la participation active à des réseaux, des réseaux internes à la firme mais aussi et surtout internes au tissu régional (réseaux d'entreprises, d'information, de compétence, de villes, etc.). D'où cette capacité d'adaptation de chaque espace qui se traduit, pour reprendre l'expression de Collebis et Pecqueur, par un «effet territoire» qui mesure la capacité particulière d'un territoire à s'intégrer pour la production d'un savoir industriel spécifique (1993: 490-491).

Dans un contexte où l'espace n'est plus neutre (espace-support pour les stratégies des firmes), on entrevoit le rôle de ce dernier dans le nouveau paradigme productif. Commençons par les villes. Plusieurs auteurs, dont Soldatos, dans une perspective plus prescriptive qu'analytique, développent au sujet des villes une problématique d'acteurs. Sous l'action conjuguée de l'intégration des espaces à toutes les échelles et de l'érosion des États-nations, la ville-acteur supplante la ville-espace (théorie des places centrales). Les nouveaux acteurs urbains sont identifiés: d'une part, les élus et leur prolongement, les technocrates; d'autre part, les élites professionnelles et sociales. Les nouvelles pratiques urbaines sont également précisées: l'accompagnement des gens d'affaires, les équipements publics, la paradiplomatie et le marketing (Soldatos, 1989). Conti et Spriano (1989) vont plus loin (selon Bonneville, 1994: 146) en précisant que la quête et l'échange d'informations, en vue de la production de savoirs spécialisés, constituent les nouvelles fonctions urbaines, et qu'ainsi les villes marquent leur volonté d'adhérer au nouveau système d'échange et de production. Étant entendu, comme le suggère Demateis, que la ville n'est pas qu'un stigmate (réceptacle) de la macro-économie mondiale, mais qu'elle peut miser sur sa capacité d'action autonome pour alimenter les réseaux qui la traversent mais qu'elle structure aussi. «Ce paradoxe explique pourquoi dans un espace global organisé en flux de relations, la ville comme système local géographiquement circonscrit, puisse survivre et accroître son importance» (Demateis cité par Bonneville, 1994: 148).

Une telle redéfinition des fonctions des villes ne va pas sans un questionnement des hiérarchies urbaines qui se développent au sein des territoires. Dès 1987, en suggérant l'idée du passage du territoire-zone au territoire-réseau, Beckouche, Savy et Veltz mettent l'accent sur les relations verticales que tissent les villes avec d'autres villes-partenaires de même rang ou de rang supérieur en opposition aux relations horizontales de voisinage qu'elles entretenaient surtout avec leurs arrière-pays dans la période précédente; l'on passerait ainsi de l'espace vécu à l'espace-réseau, des relations de proximité aux relations d'échanges fonctionnels. Par ailleurs, les mêmes auteurs posent que les réseaux urbains hiérarchiques de type «places centrales» sont remplacés progressivement par des réseaux maillés. Plus affirmatif, Emanuel (1990), dans ses travaux sur l'Italie du Nord que commente Veltz (1992: 312), montre qu'aux réseaux à «hiérarchie déterminée» de type christallérien se substituent des réseaux beaucoup plus maillés, multipolaires et polycentriques; l'organisation spatiale n'est plus tant aréolée que réticulée, les relations moins de dominance que d'égalité; la polarisation moins zonale qu'en réseau.

Autant de nouvelles formes spatiales qui répondent aux nouveaux impératifs économiques exigeant souplesse, rapidité, connexion et qui redonnent espoir au *local*, au territoire. Un territoire polarisé par des villes intégrées à un réseau de relations donnant accès à l'extérieur et autorisant par là même la définition d'une vision, d'un projet, de stratégies; en clair, d'un cadre d'action. Ce sont ces qualités qui constituent, au dire de Gaffard (1990) repris par Collebis et Pecqueur (1993: 494), l'atout premier des territoires, et non plus leur disponibilité en ressources génériques telles que la dotation en ressources physiques ou une bonne position géographique. Flexibilité offensive donc, plutôt que flexibilité défensive, reprennent Leborgne et Lipietz (1992).

C'est dire que la mise en réseau, récente, des villes françaises, est une expérience qui s'inscrit dans un contexte de profondes mutations au plan économique et spatial. Ces mutations ont fait surgir un discours autorisant de nouvelles pratiques qu'adoptent les acteurs territoriaux pour sortir de la crise. Il s'agit d'un discours qui donne l'initiative aux acteurs urbains, c'est-à-dire aux villes, dont les interlocuteurs privilégiés ne sont plus les campagnes environnantes mais les espaces urbains et métropolitains parfois distants que rendent accessibles les réseaux de relations (réseaux urbains, réseaux informationnels, transactionnels, etc.). Ces acteurs, rappelons-le, ont une conscience aiguë des enjeux et cherchent à se positionner par rapport aux nouvelles concurrences. C'est à la lumière de cette problématique qu'il faut interpréter l'expérience de création de réseaux de villes dans la région Poitou-Charentes, mais aussi ailleurs en France.

## LE RÉSEAU DES VILLES MOYENNES DANS LA RÉGION POITOU-CHARENTES (AIRE 198)

De toutes les régions françaises, c'est celle du Poitou-Charentes qui sera le terreau le plus fertile pour l'émergence des réseaux de villes, nonobstant le fait qu'une vingtaine de réseaux de villes émaillent l'Hexagone. Excentrée par rapport à l'euro-dorsale, coincée entre le Massif Central et l'Atlantique, caractérisée par une faible démographie (1,6 millions d'habitants) et un taux d'urbanisation bas (50 %), la région Poitou-Charentes, peu métropolisée, profite cependant d'une bonne dotation

en villes moyennes (huit selon Soumagne, 1994): 33 % de sa population régionale (villes de 20 000 à 120 000 hab.) s'y concentre, contre 17 % pour la Bretagne, 15 % pour la Basse-Normandie, la moyenne nationale s'établissant à 11 % (Buléon *et al.*, 1995: 52). Depuis le début de la présente décennie, deux réseaux de villes y ont surgi: l'un rassemblant quatre villes moyennes, l'autre trois petites villes. Le doublet plus récent de La Rochelle-Rochefort ne sera pas pris en compte ici.

Le premier (Aire 198) a été créé en 1989 à l'initiative des maires des quatre chefs-lieux de département. Soit quatre villes-centres ayant le statut de villes moyennes, avec des populations oscillant autour de 100 000 habitants (Poitiers, La Rochelle, Angoulême), sauf Niort (66 000 hab.). Et des possibilités d'expansion: Châtellerault, Rochefort.

Le réseau (figure 1) a déjà précisé ses échelles d'intervention: l'Europe, le grand-Ouest, la région. Concernant la première échelle, l'objectif général est d'aider les centres urbains à s'intégrer à l'Europe des villes. Les moyens retenus par les maires visent à:

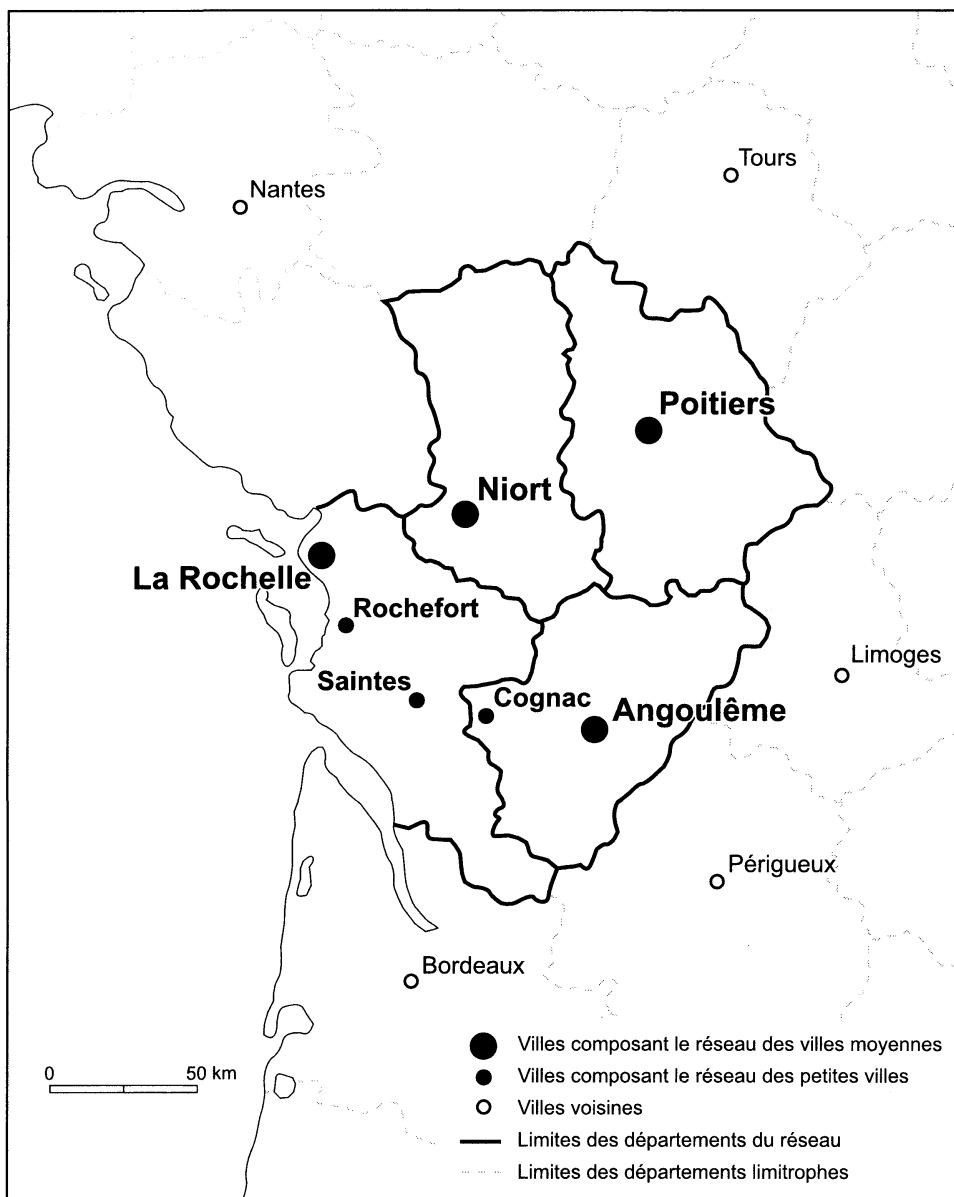
1. conduire une expertise de haut niveau sur la place des villes de la région Poitou-Charentes dans l'UE. Cette action a été inscrite dans le plan État-région 1989-1993;
2. renforcer l'image de la région à l'extérieur: au plan culturel, en proposant des politiques urbaines cohérentes; au plan environnemental, en s'engageant dans un meilleur traitement des déchets spéciaux en région Poitou-Charentes, ce type d'équipement étant devenu un critère du redéploiement territorial des entreprises (Royoux, 1993: 16);
3. développer les complémentarités universitaires en liaison avec le milieu économique, notamment les entreprises et les centres de recherche;
4. mettre en place, avec l'aide des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), un réseau interurbain de soutien à l'innovation technologique, puisque PME et PMI ont une localisation urbaine qui font des villes les lieux de l'innovation;
5. accroître la complémentarité entre les villes en mettant à profit les traditions industrielles de leur environnement local ou régional;

ainsi, à Angoulême, la tradition du papier et de l'imprimerie fonde un savoir-faire innovant dans le dessin, l'image et l'emballage; à La Rochelle, la tradition de l'industrie navale, de la navigation de plaisance et de l'industrie ferroviaire débouche sur un savoir-faire technologique de haut niveau et sur une spécialisation dans le domaine des nouveaux matériaux (en complémentarité avec Rochefort); à Niort, la tradition des assurances se prolonge par le développement des technologies de la sécurité et de la domotique; à Poitiers, la tradition administrative et universitaire soutient une démarche innovante dans le secteur des services et de l'offre technologique (Gault, 1989: 152);

6. créer enfin une métropole polycéphale, c'est-à-dire une «Cité régionale» de poids suffisant pour que le Poitou-Charentes puisse participer à la construction d'un espace européen en voie de structuration à partir et autour

des villes, dont une cinquantaine de zones métropolitaines en France (Royoux, 1993: 6).

**Figure 1** Les réseaux de villes en Poitou-Charentes



Source: Module de géographie, UQAR, 1996



À l'échelle du grand-Ouest, les acteurs urbains cherchent à renforcer le poids de leur région, une région qui vit à l'ombre des grandes métropoles que sont Nantes au nord et Bordeaux au sud. D'où cette volonté de révéler les complémentarités urbaines dans un espace de concertation élargi.

Au troisième degré dans la hiérarchie des espaces, au niveau régional et infra-régional, les élus souhaitent assurer une meilleure desserte régionale pour contrer la désertification des milieux ruraux traditionnellement garants d'une certaine stabilité urbaine. Ce qui est envisagé, c'est le renforcement de l'armature urbaine afin que chaque habitant se trouve à moins de 50 km d'un pôle urbain: d'où l'idée de l'amélioration des voies de communication entre les villes et le rabattement des voies rurales sur ces dernières pour faire participer les campagnes à la même logique de développement.

Tel que conçu par les élus des quatre villes moyennes, le réseau de villes constitue un outil souple, à géométrie variable selon Royoux. Car il peut être tantôt réseau d'anticipation, quand il s'agit de penser l'université de demain au sein de l'Arc Atlantique, tantôt réseau de réflexion, si l'objectif consiste à définir un projet global de développement pour la région Poitou-Charentes; ou encore réseau-force de pression s'il faut créer un lobby politique pour défendre l'intérêt commun, comme pour ce projet d'une liaison autoroutière Suisse-Océan dont on croit qu'il pourrait faciliter l'intégration à l'euro-dorsale (Royoux, 1994: 7). Le réseau, loin d'être un échelon territorial institutionnalisé, dépend des acteurs locaux et régionaux, de leur volonté de tisser des liens et d'harmoniser leurs rapports dans une démarche collective de création d'activités et d'emplois.

Les stratégies utilisées peuvent être soit de concurrence, soit de complémentarité. Dans le premier cas, les villes développent des «alliances à la carte» en multipliant les partenaires selon les thèmes retenus (tourisme, équipement universitaire, services aux entreprises). Dans le deuxième, elles conçoivent leur coopération comme devant profiter à l'ensemble des collectivités territoriales. La ville-centre est replacée dans son agglomération qui elle-même est conçue comme partie intégrante d'un milieu rural porteur. De l'emboîtement de ces «environnements solidaires» qui évitent les «stratégies contradictoires» résulte la mosaïque régionale (1994: 8-9). C'est cette dernière approche qu'ont retenue les partenaires d'Aire 198, non sans une certaine hésitation ou ambiguïté quant aux rapports à entretenir avec les différentes échelles géographiques. Fallait-il partir du *local* pour déboucher sur l'*extralocal* ou l'inverse? Dans le domaine économique, les élus misent d'abord sur l'*extralocal*: participation aux grandes manifestations nationales et internationales, sollicitation d'investissements étrangers; puis se replient sur le *local*: arrimage des appareils productifs des villes en vue de «parfaire l'offre régionale de services aux entreprises». Au plan culturel, ils adoptent la démarche inverse. L'objectif premier consiste d'abord à satisfaire les aspirations culturelles régionales; puis les efforts se portent sur l'harmonisation des politiques culturelles pour créer hors région une image cohérente du Poitou-Charentes (1994: 7).

Le discours tenu par les protagonistes du réseau des quatre villes moyennes trouve donc sa cohérence dans une volonté affirmée de coopération en vue d'objectifs communs découlant d'une vision partagée de l'avenir. Au-delà du discours et de quelques réalisations au plan du partage des équipements

universitaires par exemple, il faudra compter avec l'inertie des collectivités territoriales et l'antagonisme encore bien enraciné des rapports villes-campagnes pour la mise en œuvre du partenariat interurbain.

## LE RÉSEAU DES PETITES VILLES DANS LA RÉGION POITOU-CHARENTES (COGNAC-OCÉAN)

Si, en plus des raisons invoquées pour la naissance d'Aire 198, la réaction d'un contre-pouvoir urbain (maires de gauche) a pu jouer pour contrebalancer le pouvoir régional détenu par les représentants des collectivités rurales (élus de droite en provenance des cantons), le réseau des petites villes Cognac-Océan (Cognac, Saintes, Rochefort) (figure 1) s'est construit en réaction à l'existence du club des villes moyennes. Plusieurs facteurs rendent compte de la coexistence de deux réseaux de villes parallèles au sein même de la région Poitou-Charentes: des tailles différentes, avec pour corollaire des fonctions différentes, le manque de maturité du réseau des villes moyennes, voire les intérêts politiques divergents et égoïstes des uns et des autres — les maires en l'occurrence.

Si le réseau des villes moyennes s'est fait avec, comme toile de fond, la résistance du pouvoir régional, celui des petites villes a dû composer avec la méfiance des pouvoirs départementaux: Saintes et Rochefort sont rattachées à la Charente-Maritime, Cognac à la Charente. Dans un cas, quatre préfectures, dans l'autre, trois sous-préfectures osant défier, par des projets de coopération inédits, des structures de pouvoir (région, département) territorialisées, institutionnalisées et légitimées. Cependant la ténacité des maires, l'appui de l'État et surtout l'ampleur des défis à relever dans les domaines de l'aménagement et du développement pourraient rapidement forcer le passage de la méfiance à la collaboration.

C'est la taille réduite des villes-centres structurant le réseau Cognac-Océan (une moyenne de 25 000 hab. contre 100 000 pour l'Aire 198) qui nous autorise à parler du club des PV, même si le seuil statistique démarquant les petites villes des villes moyennes s'établit le plus souvent à 20 000 habitants. Donc des unités urbaines sensiblement plus petites, mais aussi beaucoup plus rapprochées, car environ 30 km les séparent (contre en moyenne 80 km pour le club des villes moyennes) le long de la Charente, ce petit fleuve qui les relie toutes à la mer et qui pourrait être le support privilégié de leur coopération.

Ici encore, il s'agit d'une organisation récente, encore plus récente que celle d'Aire 198 puisque le dépôt des statuts remonte à la fin de 1992. D'une organisation politique aussi, car l'initiative revient au maire de Saintes, maire de gauche, qui a tendu la main aux maires de Rochefort et de Cognac, deux maires de droite — fait en lui-même porteur d'avenir parce que témoignant d'une volonté qui transcende les lignes de partis. Quant à la coopération, elle passe d'abord par la reconnaissance des potentialités du réseau, puis par la réalisation d'actions concrètes et enfin par l'exploration de nouvelles pistes de collaboration.

La première étape consiste donc à commander une étude sur les complémentarités du réseau. Trois actions fortes sont retenues qui visent toutes à jeter des ponts entre les trois villes-partenaires. C'est l'industrie du *packaging* qui est d'abord

ciblée, l'idée étant de développer des activités complémentaires à Cognac, où fleurit l'industrie des eaux de vie de raisin (cognac), et à Rochefort, où existe une volonté d'investir dans la culture du bégonia. Soit un nouveau créneau construit autour de l'emballage et du conditionnement, c'est-à-dire de tout ce qui enveloppe le produit (cognac et fleurs), à une époque où le contenant prend autant sinon plus d'importance que le produit, un créneau fortement appuyé sur la recherche-développement.

La deuxième action concerne la mise en valeur, toujours sous l'angle de la complémentarité urbaine, du patrimoine historique et architectural: à Saintes, l'ensemble gallo-romain est remarquable; à Rochefort, c'est la ville nouvelle du XVI<sup>e</sup> siècle planifiée par Colbert sous Louis XIV qui est remarquable; à Cognac, c'est la vieille ville qui attire l'attention.

La troisième action-cible concerne la mise en valeur du domaine horticole à Rochefort, ville riche d'une tradition séculaire dans le domaine des plantes exotiques et particulièrement le bégonia, dont le mot vient du nom de l'intendant qui a fait la ville: Bégon. C'est en fouillant dans l'histoire de Rochefort qu'est venue l'idée d'un nouveau secteur industriel d'avenir: on s'est souvenu que la ville fut la plaque tournante des grandes expéditions maritimes et botaniques au XVI<sup>e</sup> siècle, que ses navires remplis de cartographes, de botanistes et de jardiniers sillonnaient les mers, et que c'est là que fut créée la famille des bégoniacées (plus de 10 000 espèces et variétés). De nos jours, la serre-conservatoire de bégonias de Rochefort possède la première collection d'Europe, la deuxième au monde après New York (3000 espèces), et propose chaque année des «grands crus floraux» et une gamme de nouveaux produits «Bégonias de Rochefort». Or la superficie de la commune est insuffisante pour permettre le développement de cette industrie naissante; d'où la nécessité de faire appel aux autres villes du réseau.

Dès lors que sont identifiées les potentialités du réseau et que sont précisées les actions à poser, les maires cherchent à mener à bien leurs projets de coopération. Mais les démarches pour découvrir la personne qui aurait pu trouver concrètement le point de convergence entre les trois spécificités des villes aboutissent à un échec. Échec prévisible dans la mesure où élus et fonctionnaires municipaux ont cru pouvoir susciter de nouvelles pratiques productives à partir d'un tissu industriel éclaté aux plans fonctionnels et géographiques, chaque ville, spécialisée, générant son propre vivier industriel.

Aussi les acteurs du réseau se ressaisissent-ils rapidement pour délaisser momentanément la voie du développement économique face à laquelle ils se trouvent démunis et sans expérience pour s'engager dans celle de l'aménagement, plus près de leurs préoccupations et responsabilités traditionnelles. Le secteur choisi est celui de la restauration des centres-villes du réseau. La coopération entre les élus peut alors s'engager et déboucher sur des actions précises, la crédibilité du réseau étant à ce prix. Problèmes partagés, stratégies communes, maîtres d'œuvre uniques, financement réparti: tous les ingrédients semblent réunis pour la réussite de la collaboration.

Les problèmes à résoudre sont reliés à la dévitalisation des vieux cœurs urbains: fermeture des commerces, paupérisation de l'habitat, dégradation de la fonction

historique et symbolique des centres. Les stratégies visent: 1. la réalisation d'une étude sur la problématique de développement des centres-villes sous l'angle des commerces, de l'habitat et des transports; 2. le recrutement d'un chargé de mission responsable de l'identification de nouveaux secteurs d'activités, de la gestion du programme de revitalisation des vieux centres, ainsi que de leur animation; 3. l'organisation de spectacles dans les trois villes. Les maîtres d'œuvre sont tout désignés: les Chambres de commerce et d'industrie des trois villes-centres, avec l'appui des directions départementales et des maires. Enfin, c'est par le biais du financement des études sur l'avenir des centres-villes que la collaboration s'établit entre l'État (42 % des coûts), la région (13 %) et les trois villes (15 % chacune), procurant au réseau Cognac-Océan la reconnaissance de sa légitimité.

Enfin d'autres pistes de collaboration apparaissent prometteuses: celles du tourisme et des bases aériennes en l'occurrence. Au plan touristique, ce sont les difficultés financières du festival de Saintes qui sont le déclencheur de la mise en réseau des acteurs concernés. Une mise en réseau favorisée par les facteurs suivants: un fleuve, la Charente, qui relie les trois villes; la complémentarité interurbaine des produits touristiques: le vin à Cognac, le patrimoine gallo-romain à Saintes, les arts militaires à Rochefort; l'existence de l'association touristique «Val de Charente», liant depuis 1986 Angoulême, Cognac, Saintes et Rochefort, et l'intégration de ce projet de développement touristique à la problématique du réseau Cognac-Océan.

Concernant les bases aériennes, les maires entrevoient la possibilité, à travers une collaboration étroite et inédite avec l'État, d'une intégration des enseignements assurés localement par les militaires: formation de mécaniciens pour les moteurs d'avions de l'armée de l'air à Rochefort; de pilotes militaires à Cognac; enseignement technique de niveau secondaire à Saintes. L'idée étant d'utiliser les structures d'apprentissage, avec matériels et instructeurs, créées par la défense, pour répondre aux besoins de formation technique de la main-d'œuvre des territoires animés par les villes du réseau Cognac-Océan. Au plan stratégique, on retient l'idée d'utiliser la force de pression de l'association pour faire du lobbying auprès des représentants de l'État en vue d'un changement de mission des bases militaires locales autorisant la collaboration entre le civil et le militaire.

Malgré sa jeunesse, le réseau Cognac-Océan suscite l'intérêt d'autres petites villes régionales telles Royan (18 000 hab.), station balnéaire située à une quarantaine de kilomètres au sud de Rochefort, et Saint-Jean-D'Angély (10 000 hab.), place centrale en zone rurale localisée à une trentaine de kilomètres au nord de Saintes. Les raisons de cet intérêt? Leur isolement géographique, leur marginalisation économique, leur faible représentation politique et l'exemple du regroupement: les trois sous-préfectures départementales et les quatre préfectures de la région n'ont-elles pas obtenu, en parlant d'une seule voix, l'inscription de leur réseau dans le contrat de plan État-région?

À cette possibilité de croissance horizontale du réseau Cognac-Océan, s'ajoute la volonté des maires d'approfondir verticalement leur coopération en l'étendant des trois villes-centres à leurs agglomérations, et de là, à leurs communautés de communes, ce qui permettrait d'éviter l'écueil de l'élitisme spatial pouvant résulter de l'antagonisme entre les espaces en réseaux et les autres. La survie du réseau des

petites villes en dépend tout comme la résolution d'autres problèmes non moins prégnants: la difficulté de travailler de concert; l'effort à consentir pour vaincre les frontières administratives; et surtout la nature politique de la coopération interurbaine qui risque, à l'occasion d'une élection municipale, de réduire ou d'annuler la demande pour le maintien du réseau.

## AVANTAGES DE LA MISE EN RÉSEAU DES VILLES

On l'a dit, le processus de mise en réseau des villes françaises est récent. De la même façon, il est fragile, et le restera tant et aussi longtemps que la nouvelle architecture du territoire ne superposera pas au bassin de vie un bassin d'affaires susceptible de créer une demande pour le fonctionnement en réseau, dont les avantages, par ailleurs, sont clairement perçus par les «agents» du développement et de l'aménagement et qui rejoignent notamment l'image, la taille et la modernité de la ville. L'image: le concept de réseau de villes permet de l'améliorer par le biais de la spécification des vocations urbaines, des stratégies d'alliances entre les villes et la promotion du réseau et de ses éléments constitutants. La taille: le travail en réseau permet de l'augmenter en autorisant le renforcement de la représentativité des villes à l'extérieur et en élargissant le marché des fonctions urbaines les plus nobles par abaissement, au niveau local, du seuil démographique d'apparition de ces fonctions, qui ainsi se multiplient en région (Degermann, 1991: 45). La modernité renvoie à la capacité de création et d'innovation (Gamon *et al.*, 1993: 257). De ce point de vue, le réseau constitue un outil qui valorise le rôle des élus, renforce leur capacité à définir avec d'autres des stratégies (des alliances par exemple) et permet de tisser des réseaux de savoir-faire et d'échanges d'expérience; un outil de même qui, en autorisant la transgression des limites administratives traditionnelles (commune, département, région), est susceptible de faire des villes des moteurs du développement et de l'aménagement (DATAR, 1996: 3).

## LES CHANCES DE SURVIE DES RÉSEAUX DE VILLES

À l'image des clubs urbains de la région Poitou-Charentes qui sont des espaces de concertation, de coopération, et donc de solidarité, les réseaux de villes poursuivent des objectifs reliés aux formations supérieures, aux coopérations culturelles et touristiques, aux infrastructures et aux complémentarités économiques. Objectifs similaires dans l'Ouest français (Buléon *et al.*, 1995: 50) comme dans le reste de l'Hexagone, du moins au niveau du discours puisque «l'expérience montre la prédilection des élus à fonder leur projet sur des thèmes culturels, touristiques et universitaires qu'ils jugent eux-mêmes plus faciles à mettre en œuvre» (DATAR, 1996: 35). Dans ces domaines, les acteurs et les ressources sont facilement mobilisables, les économies d'échelle immédiates et les réalisations visibles.

Au plan de la coopération économique, au contraire, il faut compter avec une myriade d'acteurs dispersés dans plusieurs villes, créer et coordonner des projets de développement, concevoir des montages financiers et privilégier le long terme, car l'exercice en cause en est un d'intégration, de complémentarité et de régulation urbaine dans le domaine fonctionnel. Ce défi devra être relevé par les acteurs urbains dans la région Poitou-Charentes, comme ailleurs en France, si la finalité

---

première des réseaux de villes consiste à soutenir la concurrence économique et la création d'emplois. À ce titre, les expériences italiennes ou allemandes au sein de la dorsale européenne sont riches d'enseignements. Nous y reviendrons.

Dans un système socio-spatial complexe, où les villes ont une *personnalité*, des projets, des stratégies; où les acteurs fondent des alliances pour mieux affronter la concurrence; où les rapports des villes au monde et entre elles sont pris en compte, force est de constater que les processus économiques occupent une place déterminante. Notamment ce sont les entreprises qui, grâce aux décisions qu'elles prennent et aux échanges qu'elles suscitent, spécialisent les villes et partant les intègrent dans des ensembles fonctionnant comme les quartiers d'une même agglomération. Dans ce contexte, les fonctions d'interface, d'intermédiation et de régulation des réseaux de villes prennent toute leur importance. Est-ce le rôle de la ville? De la région? De l'État?

En France, l'impulsion des réseaux de villes «est venue des villes elles-mêmes, avec l'appui de l'État» (Rist et Husson, 1991: 75). Un appui d'abord discret mais qui s'est formalisé rapidement à partir du moment où l'État prenait la mesure de l'importance que pouvait prendre une telle initiative dans le processus de régulation des sociétés et des territoires; surtout à une époque où la crise des finances publiques tout autant que le tarissement des flux industriels descendants ne sont plus en mesure d'impulser l'essor des régions. Formalisation qui s'est traduite au milieu de la présente décennie par la promulgation de la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire qui reconnaissait la notion de réseaux de villes (DATAR, 1996: 12). Avec cette loi, l'État confirme sa volonté d'assurer la «cohérence géographique» des territoires et se dit prêt «à signer des contrats de réseaux de villes semblables aux contrats de villes moyennes ou aux contrats de pays» (p. 29). De la sorte, l'État gagne au moins sur deux tableaux: celui des arbitrages qui se feront désormais localement entre villes et territoires, s'agissant de l'implantation des grands équipements publics, scolaires, sanitaires, culturels; et celui du discours politique puisque c'est l'initiative locale qui est mise de l'avant avec ses acteurs nouvellement investis d'une autonomie dont les avait dépossédés l'ancienne orthodoxie fortement centralisatrice (système fordiste).

La perspective, en plus d'être aménagiste, est résolument régulationniste. Mais pas au sens où l'entendent les chantres de la nouvelle régulation qu'ils envisagent comme une réponse aux diktats de la nouvelle économie. Une régulation non plus d'en haut mais prise en charge par la société locale et régionale avec ses agents, ses ambitions, ses contradictions, ses conflits. L'objectif étant, pour ces «blocs sociaux territoriaux» (Lipietz, 1996), de susciter le «changement», de produire une «offre de spécificité territoriale» (Colletis et Pecqueur, 1993) fondée sur un projet rassemblant des agents autour d'objectifs communs issus de la coopération et du partenariat en vue de la production de savoir-faire permettant l'intégration au système productif contemporain. En favorisant la mise en réseau des villes, la DATAR choisit ses acteurs, les confortant aussi dans leur nouveau rôle.

Issus de la société politique locale, le plus souvent de villes-centres en déclin (Soumagne, 1994: 90), ces élus, presque toujours des maires, tissent des réseaux (de villes, donc politiques) qui banalisent les espaces suburbains, pourtant véritables creusets de la croissance contemporaine (le tiers des campagnes en Poitou-

Charentes) (Soumagne, 1994: 97). Dans la même veine, ces maires développent des pratiques généralement de type urbanistique (restauration, équipements publics) peu susceptibles de mobiliser les agents du milieu productif, de favoriser les collaborations inter-entreprises, les partenariats entre secteurs public et privé, les coopérations entre technocrates, entrepreneurs et universitaires. Ce sont pourtant ces interrelations qui sont à la base des réussites territoriales fondées sur un nouveau mode de *gouvernance*, où la régulation passe des mains du Capital et de l'État à celles des agents locaux, et que Lipietz définit (la gouvernance) comme intégrant la société politique locale (élus locaux et régionaux) et la société civile (agents économiques, corps intermédiaires) (1996: 366); l'objectif étant, pour la collectivité territoriale, de dégager une vision de l'avenir qui galvanise les énergies en vue de la survie économique. Compte tenu de l'ambivalence d'un État central fort (malgré les délestages récents) partagé entre des préoccupations d'aménagement du territoire (cohérence géographique) et de développement régional (création d'emplois); compte tenu du découplage des sphères politique et économique au niveau des pratiques locales et régionales; et des rapports prédateurs qui continuent de régir le binôme ville-campagne, on peut s'interroger quant à l'avenir des réseaux de villes en France si tant est que les réseaux fonctionnent «à la gouvernance» comme le soutient Lipietz (1996: 369).

À cet égard, la perspective apparaît moins incertaine aux Pays-Bas, où la province (région) a peu de mordant et la municipalité locale beaucoup de pouvoir, l'État ayant établi sa compétence sur une partie des enjeux des réseaux urbains. C'est lui qui tente de lever les concurrences stériles entre villes et territoires, qui suggère des complémentarités interurbaines et qui propose des positionnements aux villes (Leclerc et Quentin, 1991: 60).

En Italie, c'est la région qui exerce cette fonction de régulation des espaces fonctionnels dominés par les villes. Rôle d'arbitre en Vénétie et fonction d'impulsion en Émilie-Romagne (Rist et Husson, 1991: 75). «La région intervient non pas pour gommer les aspects concurrentiels entre les villes, mais pour les orienter, pour mettre en valeur les complémentarités possibles et spécifier leur vocation» (Degermann, 1991: 27). Il faut dire qu'en Italie l'autonomie urbaine est forte (anciennes cités-États), les villes intermédiaires nombreuses, l'identité régionale affirmée et l'appareil d'État fragile. Même scénario en Allemagne, pays fédéral, «longtemps confédération de royaumes, principautés, évêchés et villes libres» (Huntzinger, 1991: 79).

En France, les opinions sont partagées quant au rôle de l'État et de la région. Certains font valoir les points suivants: la région a un découpage arbitraire par rapport aux identités socioculturelles (Gamon *et al.*, 1993: 254); la faiblesse de ses moyens apparaît hors de proportion avec les équipements et projets urbains; la logique régionale en est une de dispersion des financements alors que celle des réseaux urbains en est une de concentration; le pouvoir «notabiliaire» profite davantage aux municipalités qu'aux conseils régionaux (Leclerc et Quentin, 1991: 61); et en définitive, l'équité spatiale reste la responsabilité de l'État. D'autres, en revanche, entrevoient une fonction d'intermédiation pour la région afin de penser les relations entre les villes, entre les villes et les campagnes (Gamon *et al.*, 1993: 258), estimant que les réseaux de villes constituent pour les régions un champ

d'application tout indiqué pour leur «fonction de mise en cohérence» (Buléon *et al.*, 1995: 75).

## CONCLUSION

Notons enfin la généralisation croissante des rapports économiques se tissant entre les villes au sein de l'Union Européenne et la structuration correspondante des réseaux de villes. Réseaux politiques, en France, parce que s'agissant de réseaux de villes «hôtels de villes» avec prééminence des collectivités territoriales, élus en tête. Réseaux économiques, moins formels et plus anciens, ailleurs en Europe, particulièrement au sein de l'euro-dorsale. Volonté d'émerger dans un cas, désir de maintenir l'avance compétitive dans l'autre. Retard, d'une part, des villes françaises cherchant à reprendre l'initiative perdue à la Renaissance au profit de l'État central; avance, d'autre part, des villes italiennes et allemandes favorisées par l'histoire (combativité des cités-États) et ayant l'expérience de la mise en réseau (confédération des villes étrusques au VIII<sup>e</sup> s. av. J.C.; décapole alsacienne et ligue hanséatique au XIV<sup>e</sup> s.; ligue des communes helvétiques, etc.).

Fragilité des recompositions spatiales en France parce que reposant sur la capacité de changement des mentalités, solidité des «réseaux de faits» ailleurs. En Italie, l'absence de réseaux de villes formels est compensé par un entrelacs de réseaux informationnels, technologiques, bancaires, universitaires ciblant la clientèle de la petite entreprise et rassemblant au plan territorial l'ensemble des acteurs sociaux y compris les collectivités locales sans qu'elles aient l'initiative. En Allemagne, même logique, les multiples réseaux servant soit à irriguer les PME (réseaux financiers), soit à informer les entreprises industrielles, municipales ou paramunicipales (réseaux d'informations) (Huntzinger, 1991: 92). À la décharge des villes françaises, retenons toutefois l'émergence d'une deuxième génération de réseaux de villes qui cherchent moins à «peser» pour la défense d'intérêts communs (logique d'accompagnement) qu'à définir leur concept de développement (logique propre des villes) (Royoux, 1994).

## NOTES

- 1 Il s'agit de cette partie centrale de l'Italie coïncée entre le nord industriel traditionnel (Turin-Milan) et le sud sous-développé (Mezzogiorno).
- 2 Désintégration des systèmes de production en réseaux ouverts et flexibles.
- 3 Érosion de l'opposition compétents/exécutants par la valorisation de l'autonomie et de la compétence de la ressource humaine.
- 4 C'est l'appellation du réseau dont l'acronyme signifie: Aménagement du territoire, Initiatives locales et régionales, Recherche et Études sur l'espace de la région Poitou-Charentes.
- 5 Poitiers étant la préfecture du département de la Vienne; Niort celle des Deux-Sèvres; Angoulême celle de la Charente; La Rochelle celle de la Charente-Maritime.
- 6 Saintes et Rochefort: 27 000 habitants chacune; Cognac: 20 000 habitants.
- 7 Notion assez rapprochée de celle de «pays» qui intègre la ville et plusieurs communes de son hinterland.



## BIBLIOGRAPHIE

- BECATTINI, G. (1992) Le district marshallien: une notion socio-économique. In Georges Benko et Alain Lipietz (éds) *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, PUF, «Économie en liberté», pp. 35-55.
- BECKOUCHE, P., SAVY, M. et VELTZ, P. (1987) *Nouvelle économie, nouveaux territoires*. Paris, CERTES-Caisse des Dépôts et Consignations.
- BENKO, G. et LIPIETZ, A. (1992) Des réseaux de districts aux districts de réseaux. In Georges Benko et Alain Lipietz (éds) *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, PUF, «Économie en liberté», pp. 379-388.
- BONNEVILLE, M. (1994) Une revue des recherches sur les villes et l'internationalisation, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2: 133-157.
- BULÉON, P. et al. (1995) *Réseaux de villes/villes et réseaux*. Contrat Datar, ESO-Espaces géographiques et sociétés, URA CNRS 915, Rapport intermédiaire, 52.
- CHARRIÉ, J.-P. et LAMONDE, P. (1993) Dynamique des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique. *Recherche urbaine*, 7.
- COLLETIS, G. et PECQUEUR, B. (1993) Intégration des espaces et quasi-intégration des firmes: vers de nouvelles rencontres productives? *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2: 489-508.
- CONTI, S. et SPRIANO, G. (1989) *Strutture urbane, innovazione tecnologica e reti urbane internazionali*, Séminaire international de la Fondation G. Agnelli, Turin.
- DATAR (1996) *La politique des réseaux de villes*. Synthèse du colloque «Quel avenir pour les réseaux de villes?» tenu le 6 février à St-Dizier. Paris, DATAR.
- DEGERMANN, J. (1991) La notion de réseau de villes. In *En Europe, des villes en réseaux*, Paris, DATAR, La Documentation Française.
- EMANUEL, C. (1990) L'organizzazione reticolare intermetropolitana: alcuni elementi per l'analisi e il progetto. In Curti, F. et Diappi, L. (éds) *Gerarchie e reti di città: Tendenze e politiche*, Milan, Franco Angeli.
- GAFFARD, J.-L. (1990) *Économie industrielle de l'innovation*. Paris, Dalloz.
- GAMON, Ph. et al. (1993) Dynamiques interurbaines et institution régionale: questions de réticularité et d'autonomie. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2: 249-260.
- GANNE, B. (1993) L'industrialisation et la reprise des PME. In Bernard Kayser, *Naissance des nouvelles campagnes*, Marseille, DATAR, Éditions de l'Aube, p. 110.
- GAROFOLI, G. (1992) Les systèmes de petites entreprises: un cas paradigmatique de développement endogène. In Georges Benko et Alain Lipietz (éds) *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, PUF, «Économie en liberté», pp. 57-80.
- GAULT, M. (1989) *Villes intermédiaires pour l'Europe*. Éditions Syros-Alternatives (Coll. «TEN»).
- HOHENBERG, Paul M. et LEES, Lynn Hollen (1992) *La formation de l'Europe urbaine. 1000-1950*. Paris, PUF.

- HUNTZINGER, H. (1991) Réseaux de villes en Bade-Wurtemberg. In *En Europe, des villes en réseaux*, Paris, DATAR, La Documentation Française.
- LEBORGNE, D. et LIPIETZ, A. (1992) Flexibilité offensive, flexibilité défensive. Deux stratégies sociales dans la production des nouveaux espaces économiques. In Georges Benko et Alain Lipietz (éds) *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, PUF, «Économie en liberté», pp. 347-377.
- LECLERC, R. et QUENTIN, B. (1991) Le cas de la Randstad Holland. In *En Europe, des villes en réseaux*, Paris, DATAR, La Documentation Française.
- LIPIETZ, Alain (1996) Le local et le global. In Paquot Thierry (éd.) *Le monde des villes: Panorama urbain de la planète*, Éditions Complexe, pp. 353-374.
- MAILLAT, D. et PERRIN, J.-C. (1992) *Entreprises innovatrices et développement territorial*. EDES, Neuchâtel.
- PIORE, M. et SABEL, C. (1984) *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*, New York, Basic Books (trad. française *Les Chemins de la prospérité*, Paris, Hachette, 1989).
- RIST, D. et HUSSON, J.-L. (1991) Réseaux de villes en Émilie-Romagne et en Vénétie. In *En Europe, des villes en réseaux*, Paris, DATAR, La Documentation Française, Informations et analyses.
- ROYOUX, D. (1993) *La coopération territoriale, support d'une coopération institutionnelle plus cohérente: L'exemple de Poitiers et du réseau des villes chefs-lieux du Poitou-Charentes*. Pour les Cahiers du CNFPT «La coopération verticale».
- (1994) *Réseaux de villes et politiques publiques locales: Nouvelles questions territoriales et institutionnelles*. Communication au Colloque international «Villes, entreprises et société à la veille du XXI<sup>e</sup> siècle», IFRESI-CNRS/PIR.
- SOLDATOS (1989) *La nouvelle génération des villes internationales dans un monde internationalisé: éléments d'analyse et de planification stratégique de leur déploiement*. Communication au Colloque «Processus d'internationalisation des villes», Centre J. Cartier, Lyon.
- SOUMAGNE, Jean (1994) Poitou-Charentes: des espaces «inclus», des espaces «exclus». In Jacques Beauchard (éd.) *Cités Atlantiques: l'invention de la ville-pays*. Marseille, DATAR/Éd. de l'aube.
- SOUMAGNE, Jean, éd. (1988) *Les petites villes en Poitou-Charentes. Spécificité, rôles, évolutions*. Poitiers, Université de Poitiers, Centre de géographie humaine et sociale.
- VELTZ, P. (1996) *Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel*. Paris, PUF, «Économie en liberté».
- (1994) *Des territoires pour apprendre et innover*. Paris, Éditions de l'aube.
- (1992) Hiérarchie et réseaux dans l'organisation de la production et du territoire. In Georges Benko et Alain Lipietz (éds) *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, PUF, Économie en liberté, pp. 294-312.